

Niko Hildén

Ehdollinen ajokielto ja siihen määräämisen edellytykset

Opinnäytetyö

Liiketalous

Helmikuu 2017



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Niko Hildén	Tradenomi	Helmikuu 2017
Opinnäytetyön nimi Ehdollinen ajokielto ja siihen määrittämisen edellytykset		
		34 sivua
Toimeksiantaja Kymenlaakson kärjäoikeus		
Ohjaaja Lehtori Päivi Ollila		
Tiivistelmä <p>Tämän tutkimuksen tarkoituksena on tarkastella ehdollista ajokieltoa rangaistusmuotona Suomessa. Tärkeimpänä osana tutkimusta on keskittyä avaamaan erinäisiä perusteita ehdolliseen ajokieltoon määrittämiselle. Aihetta on tutkimuksessa laajennettu vertailemalla ehdollista ajokieltoa sen ehdottomaan muotoon, sekä sen vaihtoehtoon, valvottuun ajo-oikeuteen. Vertailussa on mukana eri ajokiellon muotojen kestot, niiden vuosittaisen lukumäärien kehitys ja erot siinä, millä edellytyksillä ne voidaan määrätä. Valvotun ajo-oikeuden yhteydessä on avattu tarkemmin myös rattijuopumukseen liittyviä yleisiä periaatteita.</p> <p>Tutkimus on toteutettu kvalitatiivisena käyttäen valmiita dokumentteja, jotka ovat tässä tapauksessa Kymenlaakson kärjäoikeuden antamia ratkaisuja. Näitä ratkaisuja on tutkimuksessa avattu ehdolliseen ajokieltoon määrittämisen edellytyksien selvittämiseksi. Mukana on myös yhden syyttäjän esittämiä näkökulmia aiheeseen liittyen. Muina materiaaleina tutkimuksessa on käytetty lainsäädäntöä, juridista kirjallisuutta, sekä aihetta tukevia, alkuperältään luotettavia internetsivustoja. Näistä esimerkkinä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafic ja Suomen poliisin sivustot.</p> <p>Tutkimuksen johtopäätöksenä on, että nykyinen järjestelmä ehdolliseen ajokieltoon määrittämiselle on Suomessa hyvin toimiva. Ehdollisten ajokieltojen määrä on kaikkien erimuotoisten ajokieltojen määrään verrattaessa hyvin vähäinen, sillä henkilön antamien perusteluiden ajo-oikeuden säilyttämiselle on oltava hyvin painavat. Tuomioistuinten tarkka arviointi tapauskohtaisesti ajokieltoa rangaistuksena pohdittaessa mahdollistaa sen, että henkilöt joille ajo-oikeus on ehdottoman tärkeä saavat mahdollisuuden jatkaa ajoneuvojen käyttämistä vielä rikkeen tekemisen jälkeen. Ehdolliseen ajokieltoon asetettu henkilö joutuu koeajalle, ja törkeän rikkeen uusiutuessa henkilön ajo-oikeus otetaan pois. Rangaistuksena ehdollinen ajokielto on siis hyvin oikeudenmukainen tapauksissa, joissa siihen määrättyä henkilöltä löytyy hyvät perustelut ja tehty rikos ei ole aiheuttanut vaaraa muiden ihmisten turvallisuudelle.</p>		
Asiasanat ajokielto, ehdollinen ajokielto, valvottu ajo-oikeus, alkolukko		

Author (authors)	Degree	Time
Niko Hildén	Bachelor of Business Administration	February 2017
Thesis Title		34 pages
Conditional Driving Ban and Preconditions for its Injunction		
Commissioned by		
Court district of Kymenlaakso		
Supervisor		
Päivi Ollila, Senior lecturer		
Abstract		
<p>The objective of this research was to investigate conditional driving ban as a criminal law punishment in Finland. More significantly, the research focused on the requirements for the conditional driving ban to be considered as a punishment from the individual point of view. In addition, the conditional driving ban is compared to its unconditional form and the right to drive under supervision. The requirements for forms of driving bans, their lengths and their yearly number were compared in the research.</p>		
<p>The research was conducted as a qualitative on the basis of the documents provided by the Court District of Kymenlaakso. These documents were cases concerning conditional driving ban in some form and their injunction. Excerpts from suitable laws, juridical literature and comments from one district attorney, employed by Court District of Kymenlaakso, were used for conducting the research as well.</p>		
<p>The conclusion of this research was that the current system that operates with penalizing conditional driving bans in Finland is working quite well. The number of conditional driving bans is fairly low compared to its unconditional form, as it is supposed to be. The most important are the fairly tight preconditions for conditional driving ban to be considered as a punishment for aggravated traffic violation. The court of law has to consider all sides of the subject matter to determine possibility of using conditional driving ban.</p>		
Keywords		
driving ban, conditional driving ban, right to drive under supervision, alcolock		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Toimeksiantajasta.....	6
1.2	Tutkimuksessa käytetyistä aineistoista ja menetelmistä.....	7
2	KÄSITTEET LYHYESTI.....	8
2.1	Ajokielto.....	8
2.2	Ehdollinen ajokielto.....	8
2.3	Valvottu ajokielto.....	8
3	AJOKIELTOON MÄÄRÄÄMINEN.....	9
3.1	Ajokielto.....	9
3.2	Ehdolliseen ajokieltoon määrääminen.....	10
3.2.1	Ehdolliseen ajokieltoon määrääminen lainsäädännössä.....	10
3.2.2	Ehdolliseen ajokieltoon määräämisestä yleisesti.....	11
3.2.3	Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisu 16/1215.....	12
3.2.4	Korkeimman oikeuden ratkaisu 2004:14.....	13
3.3	Poliisinviranomaisen määräämä ajokielto.....	14
3.4	Vuoden 2015 ajokieltojen määrät ja muutosten vertailu.....	14
4	AJOKIELLON PITUUS.....	16
4.1	Ajokielto.....	16
4.2	Ehdollinen ajokielto.....	18
4.3	Väliaikainen ajokielto.....	18
4.4	Vuoden 2015 ajokieltojen kestot.....	18
4.5	Kymenlaakson Käräjäoikeuden ratkaisu 16/1108.....	19
5	RATTIJUOPUMUS.....	21
5.1	Rattijuopumuksesta yleisesti.....	21
5.2	Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisu 16/838.....	21
5.3	Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisu 16/1221.....	22
5.4	Rattijuopumus ajokiellon syynä.....	23
5.4.1	Valvottu ajo-oikeus.....	23
5.4.2	Korkeimman oikeuden ratkaisu 2009:71.....	24

5.4.3	Alkolukko ja valvottavan velvollisuudet	26
5.4.4	Rattijuopumus Suomessa	27
5.5	Pohdinnat valvotusta ajo-oikeudesta	27
6	LOPPUPÄÄTELMÄT	29
6.1	Johtopäätökset	29
6.2	Haasteet tutkimustyössä.....	30
6.3	Tutkimuksen luotettavuuden arviointi.....	31
LÄHTEET.....		33

1 JOHDANTO

Tutkimukseni aiheena on tarkastella ajokieltoa sen ehdottomassa sekä myös ehdollisessa muodossa. Tarkoituksena on käydä läpi ajokieltoon määräämisen koko prosessia sekä verrata ajokiellon eri muotoja määräämisperusteitaan, kestoiltaan, ja niiden vuosittaisilta lukumääriltä. Työn tärkein tavoite on kuitenkin vastata tutkimuskysymykseen, joka on

Millaiset perustelut ovat riittävät ehdolliseen ajokieltoon määräämiseen?

Tutkimuksen aihetta pohtiessani lähdin aluksi purkamaan vaihtoehtoja sen pohjalta, mitkä eri oikeudenalat kiinnostivat minua eniten. Loppujen lopuksi kävi kuitenkin melko selkeäksi, että rikosoikeus olisi tutkimuksen aiheena mielestäni ehdottomasti mielenkiintoisin. Vasta tämän jälkeen alkoi valinnassa oikeasti haastavin osuus. Rikosoikeus on kuitenkin käsitteenä hyvin laaja, ja tutkimuskohteen valinta sen sisältä, ja varsinkin sen rajaaminen hillittyyn kokoon, ei todellakaan osoittautunut helpoksi tehtäväksi. Käydessäni läpi erilaisia Suomessa määrättäviä rangaistuksia, hyvin mielenkiintoiseksi kohdaksi nousi ajokielto. Ajokielto voi olla rangaistuksen hyvinkin merkittävä henkilön tilanteesta riippuen, ja vaikutukset siitä voivat olla yllättävän kauaskantoiset. Erityisesti ajokiellon ehdollinen muoto kuulosti ajatuksena mielenkiintoiselta sekä melko erikoiselta, ja tästä syystä se päätyikin tutkimuksen pääasialliseksi kohteeksi.

En voi sanoa, että minulla olisi varsinaisesti minkäänlaista aikaisempaa kokemusta ajokiellosta, hyvässä tai pahassa. En ole esimerkiksi työskennellyt käräjäoikeudessa, joka siis voi määrätä henkilön ajokieltoon, tai vastaavan kaltaisessa paikassa. En ole onneksi myöskään itse koskaan joutunut kärsimään ajokieltoa. En näe kuitenkaan aikaisemman kokemuksen puutetta esteenä tutkimustyölle, sillä aihe on mielestäni erittäin kiinnostava, ja opin siitä itsekin mielelläni lisää.

1.1 Toimeksiantajasta

Opinnäytetyöni toimeksiantajana on Kymenlaakson käräjäoikeus, ja tarkemmin Kouvolan toimipiste. Kymenlaakson käräjäoikeus on syntynyt 1.1.2010 Kouvolan ja Kotkan käräjäoikeuksien yhdistyessä. Käsiteltävinä asioina ovat

sekä Kouvolan, että Kotkan kanslioissa rikos-, riita- ja hakemusasiat, ja sen yhteiseen tuomiopiiriin kuuluu Kouvola, Iitti, Kotka, Hamina, Miehikkälä ja Viro-lahti (Oikeus.fi, 2016.)

1.2 Tutkimuksessa käytetyistä aineistoista ja menetelmistä

Tutkimus on tehty juridiikkaan hyvin läheisesti liittyvästä aiheesta, joten työssä käytetään lähteinä pääasiallisesti aiheeseen soveltuvaa lainsäädäntöä sekä juridista kirjallisuutta. Mukaan on tarkoituksena ottaa myös jonkin verran nettilähteitä, joita voidaan pitää luotettavina, tällaisista esimerkkinä vaikkapa Suomen poliisin nettisivut. Näiden lisäksi ehdottoman tärkeänä osana tutkimuksessa on myös avata Kymenlaakson käräjäoikeuden Kouvolan kansliasta saatavia oikeustapauksia, joissa liikennerikkomuksen seurauksena käräjäoikeus on tuominnut henkilön ehdolliseen ajokieltoon.

Tutkimus toteutetaan kvalitatiivisena valmiita aineistoja ja dokumentteja hyödyntäen. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa kaikkea siihen kerättyä aineistoa käsitellään yhtenä suurena kokonaisuutena, ja tällä tavoin jokaisella kerätyllä aineiston osalla on oma tärkeä osansa kokonaisuuden valottamisessa (Alasuutari 2011, 38). Tästä syystä tarkoitukseni on kerätä mahdollisimman monia erilaisia lähteitä, vaikkakin aiheen tiukka läheisyys lainsäädäntöön jossain määrin niitä rajoittaa. Sisällön analysointi tutkimuksessa toteutetaan induktiivisesti, eli kerättyä aineistoa pyritään tarkastelemaan tarkasti ja mahdollisuuksien mukaan eri näkökulmista (Hirsjärvi ym. 2009, 164).

Tässä kyseisessä tutkimuksessa induktiivista menetelmää hyödynnetään Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisujen purkamiseen. Tapauksien avaaminen auttaa selvittämään, onko ehdolliseen ajokieltoon määrääminen aina täysin samoihin periaatteisiin painottuvaa, vai onko mukana olevissa tapauksissa huomattavissa selkeitä eroja. Juuri tästä syystä mukaan valikoidut tapaukset ovat hyvin merkittävässä osassa tutkimusta.

2 KÄSITTEET LYHYESTI

2.1 Ajokielto

Ajokielto on rangaistuksena hyvin yksiselitteinen. Käytännössä se merkitsee sitä, että rangaistusta kärsivä henkilö joutuu luopumaan ajokortistaan ja samalla oikeudestaan kuljettaa mitään ajokorttia vaativaa moottorisoitua kulku-neuvoa määrättyä ajokieltoaikana. Ainoa tulkinnanvarainen tilanne on mopon kuljettamisoikeus tilanteessa, jossa henkilö on täyttänyt 15 vuotta ennen 1.1.2000. Ennen tätä kyseistä päivää 15 vuotta täyttäneet henkilöt eivät tarvitse mopon kuljettamiseen minkäänlaista ajokorttia. Alioikeuskäytännöissä tilanne on tulkittu niin, että ajokieltoa ei näiden henkilöiden kohdalla huomioida mopon kuljettamisessa.

2.2 Ehdollinen ajokielto

Ajokielto voidaan määrätä myös ehdollisessa muodossa. Ehdolliseen ajokieltoon voidaan määrätä henkilö, joka ei liikenne rikkomuksellaan ole aiheuttanut muille vaaraa ja jolla on lisäksi painava syy ajo-oikeuden säilyttämiseen. Tällainen syy voi esimerkiksi olla se, että rangaistusta kärsivä henkilö tarvitsee työssään kokoaikaisesti ajo-oikeuttaan tai hänen asuinpaikkansa sijainnin vuoksi kulkeminen työpaikalle hankaloituu kohtuuttomasti. Jos asianomainen henkilö ehdollisen ajokieltonsa aikana syyllistyy uudelleen rikokseen, josta tuomiona on ajokielto, ei sitä voida määrätä uudestaan ehdollisena.

2.3 Valvottu ajokielto

Valvottu ajokielto on ehdollisen ajokiellon vaihtoehto henkilölle, joka on liikenne rikkomuksessaan syyllistynyt rattijuopumukseen. Valvotussa ajokiellossa rangaistusta kärsivän henkilön ajoneuvoon on asennettava alkolukko, joka mittaa kuljettajan hengityksen perusteella elimistön alkoholipitoisuuden, ja täten tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistämisen. Valvotun ajokiellon ajaksi henkilölle luovutetaan erityinen alkolukkoajokortti.

3 AJOKIELTOON MÄÄRÄÄMINEN

3.1 Ajokielto

Ajokieltoon määräämisestä säädetään Ajokorttilain 7 luvun 64 §:ssä seuraavaa:

Käräjäoikeuden on määrättävä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ajokieltoon, jos hänen todetaan syyllistyneen rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen taikka rikoslain 44 luvun 13 §:ssä tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen (Ajokorttilaki 7 luku 64 §.)

Rikoslain 23 luvun 2 §:n mukaan törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö täyttyy, jos henkilö tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella kuljettaessaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua:

- 1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,*
- 2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,*
- 3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai väistämisvelvollisuuden, taikka*
- 4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä*

(Rikoslaki 23 luku 2 §).

Rattijuopumuksesta säädetään rikoslain 23 luvun 3 §:ssä. Rattijuopumukseen henkilö syyllistyy kuljettaessaan moottoroitua ajoneuvoa tai raitiovaunua *niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.*

(Rikoslaki 23 luku 3 §).

Rikoslain 23 luvun 4 §:ssä säädetään erikseen törkeään rattijuopumuksen täytymisestä. Pykälän mukaan rattijuopumus lasketaan törkeäksi, jos

1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai

2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut.

(Rikoslaki 23 luku 4 §.)

Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta säädetään rikoslain 44 luvun 13 §:ssä. Henkilö syyllistyy vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, jos hän *tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) tai sen nojalla annetun säännöksen tai yleisen tai yksittäistapausta koskevan määräyksen vastaisesti lähettää, antaa lastiksi, laivaa, kuljettaa, ajaa, kuormaa, lastaa, purkaa, käsittelee, pitää matkatavarana tai tilapäisesti säilyttää vaarallista ainetta siten, että menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle taikka siitä on vaaraa toisen omaisuudelle.* (Rikoslaki 44 luku 13 §.)

3.2 Ehdolliseen ajokieltoon määrääminen

3.2.1 Ehdolliseen ajokieltoon määrääminen lainsäädännössä

Ajokorttilain 7 luvun 67 §:ssä säädetään ehdolliseen ajokieltoon määräämisestä seuraavaa:

Käräjäoikeus voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai

jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisen turvallisuudelle. (Ajokorttilaki 7 luku 67 §.)

Käräjäoikeus asettaa tuomitun henkilön koeajalle, jonka ajan ehdollinen ajokielto on voimassa. Koeaika voi olla pituudeltaan vähintään vuoden ja enintään kolme vuotta. Koeajalla tapahtuneesta liikennერიკkomuksesta henkilöä ei voida tuomita uudestaan ehdolliseen ajokieltoon. (Ajokorttilaki 7 luku 67 §.)

Ehdolliseen ajokieltoon voidaan myös määrätä henkilö, joka on rikkomuksensa syyllistynyt rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Tällaisissa tapauksissa käräjäoikeuden tulee määrätä henkilölle ehdollisen ajokiellon yhteydessä alkolukolla valvottu ajo-oikeus. (Ajokorttilaki 7 luku 67a §.)

3.2.2 Ehdolliseen ajokieltoon määräämisestä yleisesti

Asianomaisen määrääminen ajokieltoon on mahdollista vain, jos tämä itse esittää aloitteen asiasta. Ehdollista ajokieltoa ei voida siis vaatia esimerkiksi syyttäjän toimesta. Pyytäessään määrätäyn ajokiellon muuttamista ehdolliseksi, asianomaisen on esitettävä vakuuttavat perustelut myöntävän päätöksen saamiseksi (Päivärinta. 2016).

Kuten ajokorttilaissakin säädetään, syyksi ehdolliselle ajokiellolle voidaan esittää työhön liittyvä ajo-oikeuden tarve, tai vaihtoehtoisesti jokin muu painava syy. Tämä painava syy voi esimerkiksi olla henkilön asuinpaikasta johtuva tarpeeton liikkumisen vaikeutuminen ajokiellon seurauksena (Ajokorttilaki 7 luku 67 §.)

Ehdollinen ajokielto ei ole koskaan mahdollista, jos tehdyssä liikennერიკkomuksessa on aiheutunut selkeää vahinkoa muille ihmisille (Tolvanen 2015). Tällainen rike voi esimerkiksi olla huolimattomuudella aiheutettu kolaritilanne toisen ajoneuvon kanssa.

Syyttäjä Matti Päivärinnan mukaan käräjäoikeus myös monesti suosii ajokiellon antamista tilanteeseen nähden hieman lyhempänä, kuin sen muuttamista ehdolliseksi. Ainakin yksi syy tähän on todennäköisesti se, että henkilö on voinut olla tapausta käsiteltäessä jo jonkin aikaa poliisin määräämässä väliaikai-

sessä ajokiellossa, ja rangaistuksen pituus voi tästä syystä venyä kohtuuttoman pitkäksi. (Päivärinta. 2016.)

3.2.3 Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisu 16/1215

Kymenlaakson käräjäoikeudessa esillä ollut tapaus 16/1215 käsitteli tilannetta, jossa asianomainen esitti pyynnön ajokiellon muuttamisesta ehdolliseksi muusta, kuin työhön liittyvästä painavasta syystä. 16-vuotias Henkilö A oli kuljettanut moottoripyörää 98 kilometrin tuntivauhdilla alueella, jossa on voimassa nopeusrajoitus 40 kilometriä tunnissa. Syyttäjä vaati A:lle rangaistuksena törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 3 kuukautta ehdotonta ajokieltoa (Kymenlaakson KO R 16/1215).

Tilannetta kuitenkin hankaloitti se, että Henkilö A asui tapahtuman aikana Myllykoskella, ja hän kävi koulua Kouvolassa. Koulumatkan pituus moottoripyörällä ajaessa oli 10 kilometriä, mutta joutuessaan ajokieltoon Henkilö A joutuisi ensin kävelemään 6 kilometriä päästäkseen Myllykosken keskustaan, josta hän voisi nousta Kouvolaan menevään bussiin. Lisäksi koulu alkoi aamuisin A:n mukaan kello 8, joten matkustaminen olisi vaikeutunut huomattavasti. Tästä syystä A pyysi ajokiellon asettamista ehdolliseksi. Käräjäoikeus katsoi A:n tilanteen päteväksi syyksi, joten lopullisena rangaistuksena oli 3 kuukauden ehdollinen ajokielto. (Kymenlaakson KO R 16/1215.)

Tämä käräjäoikeuden ratkaisu todistaa sen seikan, että myös muut kuin henkilön työntekoon liittyvät syyt voivat olla riittävä peruste ehdollisen ajokiellon hyväksymiseen. Rikkomus on kuitenkin ollut hyvin törkeä ottaen huomioon, että A on ajanut lähes 60 kilometrin ylinopeutta alueella, jossa on ollut pihateiden liittymiä, ja täten vaara muille ihmisille on ollut hyvin todennäköinen. Käräjäoikeus on kuitenkin ollut asiasta toista mieltä, ja sen näkemyksen mukaan vaaraa ei ole rikkeessä aiheutunut riittävästi ehdollisen ajokiellon poissulkemiseksi.

Henkilö A on itse perustellut hyvin vakuuttavasti syyt ajo-oikeuden säilyttämiseen. A:n koulussa käyminen hankaloituisi huomattavasti, jos hänen ajo-oikeutensa otettaisiin pois. Toisaalta aina rangaistuksia jälkikäteen pohdittaessa voidaan tässäkin tapauksessa arvioida, onko annettu rangaistus ollut riit-

tävä tai edes kovinkaan merkittävä. A:lle ehdottoman ajokiellon seurauksena aiheutuva haitta on hyvin selkeä: pitkä kävelymatka aikaisin aamulla bussipysäkille, jonka kautta pääsy kouluun onnistuu. Mutta toisaalta olisiko tämän liian kohtuuton rangaistus kolmen kuukauden ajan, joka ehdottomasta ajokiellosta olisi seurauksena? Omasta mielestäni ei, rikkeen törkeyden huomioon ottaen. Ylinopeus on ollut hyvin merkittävä, ja kyseessä ollut tie on ollut hyvin lähellä asutusta. Ainakin minusta selkeä vaara on olemassa tässä tapauksessa. Käräjäoikeuden päätöstä ei voi kuitenkaan alkaa kiistämään, ja perustelut asianomaisen puolelta ovat olleet heille riittävät.

3.2.4 Korkeimman oikeuden ratkaisu 2004:14

Tämä hieman vanhempi, aina korkeimpaan oikeuteen asti päätynyt ratkaisu 2004/14 todistaa sen, että edes hyvin merkittävät perustelut eivät riitä tietyissä tapauksissa ehdolliseen ajokieltoon määräämisen perusteluiksi. Tässä tapauksessa Henkilö B oli kuljettanut henkilöautoa 161 kilometrin tuntivauhdilla, ja täten ylittänyt yli puolella kyseessä olevalla tiellä olleen 80 kilometrin tunti-nopeusrajoituksen. Rikkeen törkeyteen vaikuttaa lisäksi se, että autossa oli kolme matkustajaa. (KKO 2004:14.)

Henkilö B:n itsensä mukaan hänen työssään ajokortti oli välttämätön, ja tämän lisäksi hän oli saanut ilmoituksen työnantajaltaan siitä, että hänet irtisanottaisiin ajokortin pitkäaikaisen menettämisen seurauksena. Entisestään Henkilö B:n kantaa puolsi myös hänen aiemmin ottamansa asuntolaina, jonka takaisinmaksua työpaikan menettäminen olisi hankaloittanut huomattavasti. Tästä syystä Raaseporin käräjäoikeus päätyi 26.2.2003 antamaan tuomioksi vain yhden päivän mittaisen ehdottoman ajokiellon poliisiviranomaisen aiemmin määräämän, viisi päivää kestäneen, väliaikaisen ajokiellon lisäksi. Syynä tähän oli se, että seurauksena työpaikan menettämistä pidettiin kohtuuttomana. Virallinen syyttäjä kuitenkin valitti tuomiosta Helsingin hovioikeuteen, joka ei kaikesta huolimatta muuttanut Raaseporin käräjäoikeuden päätöstä. (KKO 2004:14.)

Tapaus ei ratkennut siihen, vaan syyttäjä valitti Helsingin hovioikeuden päätöksestä vielä korkeimpaan oikeuteen. Korkein oikeus joutui tässä pohtimaan tilannetta hyvin tarkasti monelta eri kantilta. Ensinnäkin pohdittavana oli

aiemmin määrätyn ajokiellon pituus. Korkein oikeus totesi, että yhteensä kuuden päivän mittainen ajokielto ei tämän kaltaisessa tapauksessa ole tarpeeksi pitkä. Seuraavaksi harkintaan tuli se, onko ajokielto mahdollista määrätä ehdollisena. Korkeimman oikeuden mielestä Henkilö B:n perustelut olivat merkitävä puoltava tekijä ajokiellon lyhentämiselle, ja myös ehdollisen ajokiellon määräämiselle. Korkein oikeus ei kuitenkaan voinut loppujen lopuksi myöntää ajokieltoa ehdollisena, sillä Henkilö B oli toiminnallaan selkeästi aiheuttanut konkreettista vaaraa muille tiellä liikkujille merkittävällä ylinopeudellaan. Korkeimman oikeuden lopullinen päätös 2.3.2004 oli alkuperäisen käräjäoikeuden antaman ajokiellon lisäksi ehdoton ajokielto, jonka päättymispäivä oli 31.5.2004, eli kesto kiellolle kertyi noin kolme kuukautta (KKO 2004:14).

Korkeimman oikeuden päätös on mielestäni tässä tapauksessa hyvin oikeudenmukainen. Raaseporin käräjäoikeuden antama tuomio on myös omasta mielestäni ollut rikkeeseen nähden hyvin vähäinen, ja ei todellakaan vastaa sen törkeyttä. Henkilö B:llä oli kyllä selkeät ja painavat perustelut ajo-oikeuden säilyttämiselle, mutta ehdollinen ajokielto ei hänen kannaltaan valitettavasti ole kovinkaan mahdollinen vaihtoehto tämän kaltaisessa rikkeessä.

3.3 Poliisinviranomaisen määräämä ajokielto

Poliisiviranomaisilla on myös oikeus asettaa henkilö ajokieltoon ilman käräjäoikeuden päätöstä. Poliisin määräämää ajokieltoa kutsutaan väliaikaiseksi ajokielloksi. Edellytyksenä väliaikaiseen ajokieltoon asettamiselle on, että henkilöä voidaan epäillä syylistyneen rattijuopumusrikokseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai hänen ajokykynsä on siinä määrin heikentynyt jonkin sairauden tai vamman vuoksi, että ajon jatkaminen voisi aiheuttaa vaaraa muille henkilöille. (Kahri & Reini 2016, 266.)

3.4 Vuoden 2015 ajokieltojen määrät ja muutosten vertailu

Tilastokeskuksen julkaisemien tietojen mukaan käräjäoikeus määräsi ajokieltoja yhteensä 17192 kappaletta. Näistä selkeästi suurin osa on asetettu ehdottomana eli jopa 82 % prosenttia. Taulukon alin kohta, jossa ajokielto katsotaan väliaikaisen ajokiellon pituuden takia kokonaan kärsityksi, tarkoittaa sitä, että käräjäoikeus ei ole jatkanut ajokieltoa enää sen jälkeen, kun poliisin asettama

väliaikainen ajokielto on päättynyt. Noin 11 % kaikista ajokielloista on tällaisia tapauksia, joten määrä on yllättävänkin suuri. Täytäntöön pantujen ehdollisten ajokieltojen osuus 42 kappaleella taas vastaavasti on melko vähäinen. (Tilastokeskus, 2016.)

Tärkein huomattava pointti taulukosta on kuitenkin se, että ehdollisten ajokieltojen ja valvotun ajo-oikeuden määrä on siis edelleenkin kaikkien ajokieltojen määrään suhteutettuna melko vähäinen. Syynä ainakin ehdollisten ajokieltojen vähäisyydelle on tietenkin se, että monissa tapauksissa tuomitulla ei varsinaisesti ole mitään painavia syitä ajo-oikeuden säilyttämiselle. Valvotussa ajo-oikeudessa suuri este monelle siihen oikeutetullekin taas on suurella todennäköisyydellä yksinkertaisesti alkolukon käyttämisestä aiheutuvat kulut ja vaiva.

	Ajokiellot, lukumäärä
Ajokiellot yhteensä	17192
Ehdoton ajokielto	14084
Ajokielto ja täytäntöön pantavaksi määrätty ehdollinen ajokielto	42
Ehdollinen ajokielto	639
Valvottu ajo-oikeus	468
Ajokielto katsotaan väliaikaisen ajokielon pituuden takia kokonaan kärsityksi	1959

Taulukko 1 Ajokieltojen lukumäärät 2015 (Tilastokeskus, 2016.)

Tilastokeskuksen keräämiä tietoja ajokieltojen määristä löytyy myös vuodelta 2010. Näiden tietojen mukaan vuonna 2010 ehdottomia ajokieltoja määrättiin käräjäoikeuksissa yhteensä noin 18000 henkilölle. Ehdollisia ajokieltoja tuomittiin noin 1000 ja alkolukolla valvottuja ajokieltoja 388. Tilastoissa myös mainitaan, että ehdottomia ajokieltoja määrättiin 2000 kappaletta vähemmän kuin tutkimusta edeltäneenä vuonna 2009. (Tilastokeskus 2011.)

Vuosia 2010 ja 2015 vertailtaessa voidaan siis huomata, että ehdottomien ajokieltojen määrä on vähentynyt huomattavasti. Pudotusta on tapahtunut viidessä vuodessa lähes yhteensä lähes 4000. Tiputusta on tapahtunut myös

ehdollisten ajokieltojen kohdalla. Ehdollisessa ajokiellossa tiputus lukumäärällisesti ei tietenkään ole yhtä merkittävä, mutta suhteutettuna kokonaismäärään pudotusta on itse asiassa tullut vielä ehdotonta ajokieltoakin merkittävämmiin. Ehdollisten ajokieltojen määrä on pudonnut noin 1000 kappaleesta 639 asti, eli eroa on yli kolmannes. Näistä kahdesta poiketen valvottua ajo-oikeutta on myönnetty suhteessa jonkin verran enemmän. Määrä on noussut viidessä vuodessa 388:sta 468:aan, joka on kokonaismäärään suhteutettuna melko merkittävä nousu. (Tilastokeskus 2011.)

Sytä varsinkin ehdollisen ja ehdottoman ajokiellon merkittäviin pudotuksiin on hieman vaikea arvioida. Yksi mahdollinen syy on ainakin yksinkertaisesti ihmisten asenteiden muuttuminen liikennekäyttäytymisen kannalta. Liikenteen sääntöjä pyritään noudattamaan tunnollisemmin, ja täten myös ajokieltoja on täytynyt määrätä vähemmin. On kuitenkin huomioitava se, että tilastojen välillä on vain viisi vuotta aikaa, ja ei voida siis automaattisesti olettaa, että asenne-muutosta olisi tapahtunut näin lyhyessä ajassa. Toisaalta tätä teoriaa taas tukee kaikkien ajokieltojen määrien väheneminen.

Valvotun ajo-oikeuden lisääntymiseen taas hyvin todennäköisenä syynä olla se, että ihmiset ovat nykyään tietoisempia tämän vaihtoehdon olemassaolosta. Valvottu ajo-oikeus on kuitenkin suhteellisen uusi lisäys rangaistuskäytännöön, sillä se on otettu virallisesti käyttöön vain noin 10 vuotta sitten.

4 AJOKIELLON PITUUS

4.1 Ajokielto

Ajokiellon kesto määräytyy tapauskohtaisesti, ja rikkeen vakavuuden perusteella. Vähimmäispituus ajokiellolle on rattijuopumuksessa ja vaarallisten aineiden kuljetusrikoksessa yksi kuukausi, ja törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ja törkeässä rattijuopumuksessa vähintään kolme kuukautta. Ajokorttilaissa on määritetty myös ajokiellon mahdollinen enimmäispituus, joka on viisi vuotta (Ajokorttilaki 7 luku 66 §.)

Uusintarikoksista on erilliset säännökset. *Ajokiellon pituus on vähintään kuusi kuukautta, jos rangaistava henkilö on viiden vuoden aikana syyllistynyt:*

a) kahdesti rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen;

b) rattijuopumukseen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai

c) rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen

Jos henkilö taas on syylistynyt viimeisen viiden vuoden aikana kahteen törkeäksi liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi laskettuun tekoon tai törkeään rattijuopumukseen, täytyy ajokiellon pituus olla vähintään yksi vuosi. (Ajokorttilaki 7 luku 66 §.)

Ajokiellon pituutta määritettäessä täytyy ottaa huomioon useita seikkoja. Yhtenä asiana on ajokieltoon johtaneen liikenne rikkomuksen törkeys. Ajokieltoa lyhentävänä seikkoina voidaan ainakin pitää tilanteita, joissa rikkeestä ei ole aiheutunut vahinkoa tai tilanteesta on puuttunut konkreettinen vaara (Tolvanen 2015, 214). Konkreettisen vaaran puute tarkoittaa käytännössä sitä, että kaikki tilanteen olosuhteet huomioon ottaen on hyvin epätodennäköistä, että tehty rike edes olisi voinut aiheuttaa vaaraa muille henkilöille (Frände. 2010). Tällainen tilanne voi esimerkiksi olla alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen yöllä hyvin syrjäisellä metsätiellä. Vaikka rattijuopumus on aina rangaistava teko, on todennäköistä, että tässä tilanteessa kiinnijäämisestä seuraava ajokielto olisi jonkin verran lyhennetty. Tilanteet ovat kuitenkin hyvin yksilöllisiä, ja tästä syystä tuomioistuimet joutuvatkin pohtimaan kokonaisuuden jokaista osaa.

Ajokieltoon määrättävän henkilön yleistä tilannetta on myös tarkasteltava ajokiellon pituutta pohdittaessa. Jos henkilön oma tulonsaanti esimerkiksi on vaarassa ajo-oikeuden puuttumisen takia, voidaan ajokieltoa lyhentää. Myös asianomaisen läheisen kuljetustarve voi olla lyhentävä tekijä, jos ajo-oikeutta tarvitaan esimerkiksi läheisen säännöllisten sairaalakäyntien takia. (Tolvanen. 2015, 214.)

Ehdottomien ajokieltojen kesto oli vuonna 2015 tilastokeskuksen mukaan keskimäärin noin 11 kuukautta. Pituudeltaan ajokiellot siis sijoittuvat selvästi melko kauas maksimikestosta, joka on 5 vuotta (Tilastokeskus, 2016.)

4.2 Ehdollinen ajokielto

Ehdollisen ajokiellon keston sovelletaan samoja säädöksiä kuin ehdottomassa ajokiellossa. Lisäksi rangaistusta kärsivälle henkilölle on määrättävä koeaika, joka on pituudeltaan yhdestä kolmeen vuotta. Ehdollinen ajokielto astuu voimaan käräjäoikeuden antaessa päätöksensä, ja sen viimeinen voimassaolopäivä on myös ilmoitettava käräjäoikeuden päätöksessä. (Ajokorttilaki 7 luku 67 §.)

Vuonna 2015 ehdollisten ajokieltojen kesto oli tilastokeskuksen keräämien tietojen mukaan keskimäärin noin 20 kuukautta (Tilastokeskus, 2016). Tämä keskiarvo on lähes puolet enemmän kuin tavallisissa ajokielloissa. Tässä vertauksessa on kuitenkin huomioitava se, että mukaan on otettu hyvin suurella todennäköisyydellä myös ehdolliseen ajokieltoon kuuluva koeaika. Koeaika on minimissään yhden vuoden, joten tämä nostaa luonnollisesti keskiarvoa huomattavasti.

4.3 Väliaikainen ajokielto

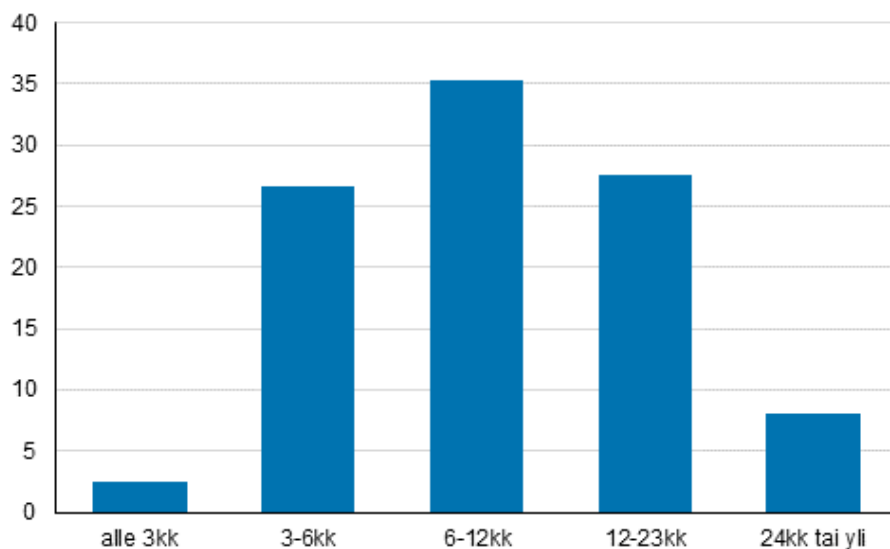
Poliisinviranomaisen määräämä väliaikainen ajokielto jatkuu käräjäoikeuden kyseessä olevan asian ajokieltopäätöksen julkaisuun asti. Poliisi voi myös muuttaa ajokiellon ehdolliseksi ennen käräjäoikeuden päätöstä, jos esitutkinnan perusteella tämä olisi todennäköisesti myös käräjäoikeuden lopullinen päätös. Sama tilanne koskee myös väliaikaisen ajokiellon muuttamista alkulokalla valvotuksi ajokielloksi. (Kahri & Reini 2016, 267.)

4.4 Vuoden 2015 ajokieltojen kestot

Tilastokeskuksen vuonna 2015 keräämien tietojen mukaan, joihin tilastokeskuksen internetsivuilta otettu kuva 1 viittaa, ajokieltojen kesto oli suuressa osassa tapauksista 6 kuukauden ja yhden vuoden välillä. Tähän keston sijoitui 35 % kaikista käräjäoikeuden tuomitsemista ajokielloista. Ajokieltoja, joiden pituus oli 3-6 kuukautta tai 12–23 kuukautta oli suurin piirtein saman verran, eli noin 28 % tapauksista. Vain noin 3 % tapauksista ajokielto oli kestoltaan alle 3 kuukautta. Huomioitavaa on myös, että yli 24 kuukauden mittaisia ajokieltoja oli myös vain suhteellisen vähäinen määrä, eli noin 8 % kaikista tapauksista. Maksimipituus ajokiellolle on kuitenkin Suomessa 5 vuotta, ja näiden ti-

lastojen mukaan on äärimmäisen harvinaista, että tuomittujen ajokieltojen pituudessa päästään edes lähelle tätä maksimipituutta. (Tilastokeskus, 2016.)

Lisäksi näissä tilastossa täytyy ottaa huomioon se, että ehdollinen ajokielto todennäköisesti vääristää kaikista pitkäkestoisimpien ajokieltojen osuutta jossain määrin. Tilastokeskuksen julkaisemissa tiedoissa ei ainakaan kerrota toisin, joten voidaan olettaa, että ehdolliset ajokiellot on todellakin huomioitu prosenttiosuudet kertovassa kuvassa. Ehdollisessa ajokiellossa henkilölle määrättävä koeaika on aina yhdestä kolmeen vuotta, joten nämä ehdollisina määrätty ajokiellot sijoittuvat automaattisesti kestoaltaan pisimpien ajokieltojen luokkaan. Tämä tarkoittaa sitä, että vähintään vuoden mittaisten ajokieltojen määrään sisältyy myös jonkin verran henkilöitä, jotka todellisuudessa saavat edelleen kuljettaa ajoneuvoa. (Tilastokeskus, 2016.)



Kuva 1 Ajokieltojen kesto 2015, % (Tilastokeskus, 2016.)

4.5 Kymenlaakson Käräjäoikeuden ratkaisu 16/1108

Kymenlaakson käräjäoikeuden käsittelemässä tapauksessa 16/1108 oli kyseessä ajokiellon määrääminen rattijuopumusrikkeen seurauksena. Poliisin pysäyttämä Henkilö C oli ajanut autollaan yleisillä teillä alkoholin vaikutuksen alaisena niin, että uloshengityksestä mitattuna alkoholia oli ollut 0.35 milli-

grammaa litrassa uloshengitysilmaa ajon jälkeen (Kymenlaakson KO R 16/1108).

Syyttäjän vaatimuksena tapauksessa on, että Henkilö C:lle olisi määrättävä vähintään neljän kuukauden mittainen ajokielto. Henkilö C on kuitenkin vastauksessaan kertonut, että poliisilaitokselta hänelle oli ilmoitettu ajokiellon olevan pisimmillään yhdestä kolmeen kuukautta. Henkilö C:n mielestä tämä olisi tilanteeseen nähden paljon kohtuullisempi aika, sillä hän työskentelee hierojana, joka tekee myös kotikäyntejä, ja täten myös tarvitsee ajo-oikeuttaan hierontapöydän kuljettamiseen. Lisäksi perheen elättäminen on Henkilö B:n vastuulla, sillä hänen avovaimonsa on äitiyslomalla (Kymenlaakson KO R 16/1108).

Oikeuskäytännön mukaan tämän kaltaisesta rikkeestä ajokiellon pituudeksi on määrättävä neljästä viiteen kuukautta. Käräjäoikeus joutui pohtimaan tilanteen kokonaisuutta, sillä Henkilö C oli syylistynyt 9 vuotta sitten törkeään rattijuopumukseen. Toisaalta Henkilö C tarvitsee välttämättömästi työssään ajo-oikeuttaan, ja lisäksi käsitteillä olevasta rikkeestä ei ollut aiheutunut konkreettista vaaraa muille henkilöille. Tästä syystä käräjäoikeus päätyi lopulta asettamaan Henkilö C:n ehdolliseen ajokieltoon neljän kuukauden ajaksi yhden vuoden ja kuuden kuukauden koeajalla (Kymenlaakson KO R 16/1108).

Tämä käräjäoikeuden ratkaisu on hyvin perinteinen esimerkki ehdolliseen ajokieltoon määräämisestä. C on esittänyt hyvin vakuuttavat perustelut ajo-oikeuden säilyttämiselle, ja teko ei ole aiheuttanut konkreettista vaaraa muille ihmisille. Päätös on kuitenkin tapausta tutkiessa ollut melko haastava käräjäoikeudelle, sillä tilanteessa on täytynyt ottaa huomioon myös C:n aikaisempi törkeä rattijuopumus. Merkittävää on kuitenkin se, että tästä aiemmasta rikkeestä on kulunut aikaa 9 vuotta, ja täten ehdollisen ajokiellon määrääminen on hyvin helposti ymmärrettävä ratkaisu tähän tapaukseen.

5 RATTIJUOPUMUS

5.1 Rattijuopumuksesta yleisesti

Rattijuopumus on rike, jonka seurauksena on sakon lisäksi aina ajokielto rikoksen tehneelle henkilölle. Rattijuopumuksesta rangaistuksena voi tilanteesta riippuen olla myös vankilatuomio (Tolvanen 214). Rikokseksi lasketaan myös ajoneuvon luovuttaminen juopuneelle henkilölle. Tästä seurauksena voi luovuttajalle olla sakkorangaistus tai mahdollisesti myös vankilatuomio. Ajokieltoa ei tällaisissa tilanteissa kuitenkaan voida ajoneuvon luovuttaneelle henkilölle antaa. (Poliisi.fi.)

Kuten yleensäkin ajokiellon ollessa rangaistuksena, rattijuopumuksesta johtuvan ajokiellon pituutta määritettäessä huomioidaan rikkeen törkeys sekä onko siitä aiheutunut yleistä vaaraa. Rattijuopumus on tuomittavaa, vaikka se tapahtuisi muualla kuin yleisillä teillä. Täten esimerkiksi oman asunnon pihalla alueella ajaminen humaltuneena voi johtaa ajokieltoon. Jopa alueilla, joilla tieliikennelakia ei normaalisti sovelleta, rattijuopumus on käytännössä aina tuomittava teko. Tällainen tilanne on esimerkiksi järven jäällä ajaminen humaltuneena (Tolvanen 214.)

Rattijuopumus voidaan luokitella kahteen eri ryhmään sen mukaan, kuinka paljon hänen veressään on alkoholia, tai vaihtoehtoisesti kuinka paljon alkoholia on uloshengityksessä. Henkilö syyllistyy rattijuopumukseen, jos alkoholia veressä 0,5 promillea, tai jos uloshengityksestä mitataan puhalluskokeella yli 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Jos alkoholia taas on veressä 1,2 promillea tai 0,53 milligrammaa litrassa uloshengitysilmaa, ylittyy raja törkeään rattijuopumukseen. Alkoholin lisäksi myös ajoneuvon kuljettaminen huumeiden vaikutuksen alaisena voi johtaa samankaltaisiin rangaistuksiin aina sakoista mahdolliseen vankeuteen sekä ajokieltoon. (Poliisi.fi.)

5.2 Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisu 16/838

Tässä käräjäoikeuden ratkaisussa on esillä ajokieltoon määrääminen huumausaineiden käytön seurauksena. Henkilö D on pysäytetty kesken ajon poliisin toimesta, ja testausten perusteella hänen verestään on löydetty huumaus-

aineen vaikuttavaa ainetta sekä huumausaineen aineenvaihduntatuotetta. Rattijuopumuksen lisäksi Henkilö D on syyllistynyt luvattomaan aseiden hallussapitoon (Kymenlaakson KO R 16/838).

Rangaistuksena Henkilö D:lle on tässä tapauksessa korvausten sekä 60 päivän ehdollisen vankeustuomion lisäksi määrätty 3 kuukauden ajokielto. Ajokielto on määrätty ehdollisena, ja koeajan pituudeksi asetettu yksi vuosi ja kuusi kuukautta. Syyksi ehdollisen ajokiellon määräämiseen on Henkilö D:n viranomaisilta saama virheellinen tieto ajokiellon voimassaolosta sekä hänen tarpeensa ajokorttiin. Tätä tarvetta ajokortin säilyttämiselle ei tapauksessa ole avattu tarkemmin. Tapauksen kuvauksessa ei myöskään avata sitä, minkälaista väärää tietoa D on saanut viranomaisilta (Kymenlaakson KO R 16/838).

Tämä ratkaisu on hyvin mielenkiintoinen, sillä yleisesti ottaen ehdollisen ajokiellon määräämiselle on oltava hyvin pätevä perustelu. Tässä tapauksessa D ei kuitenkaan ole esittänyt minkäänlaisia perusteluja ajokortin välttämättömyydelle, vaan hän on ainoastaan maininnut tarvitsevansa sitä.

Tapauksen ratkaisu todistaa sen, että lainsäädännöstä poiketen on mahdollista saada tapauskohtaisesti päätös ajokiellon muuttamisesta ehdolliseksi ilman vakuuttavia perusteluita. Suurena vaikuttimena käräjäoikeuden päätökselle on ilmeisesti ollut myös aiemmin mainittu virheellinen tieto viranomaisilta, mutta ilman tarkempaa tietoa tämän tiedon sisällöstä, sitä on hyvin vaikea arvioida. Kaikesta päätellen tämä kyseinen virhe on ollut sen verran merkittävä, että se on vaikuttanut käräjäoikeuden antamaan päätökseen.

5.3 Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisu 16/1221

Kymenlaakson käräjäoikeuden ratkaisu 16/1221 käsitteli Henkilö E:n rattijuopumustapausta. E oli kuljettanut yleisillä teillä ajoneuvoa siten, että hänen ajon jälkeen mitattu veren alkoholipitoisuus oli vähintään 0,81 promillea. Tämän uudemman rikkeen lisäksi E on vähän yli vuotta aikaisemmin syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen (Kymenlaakson KO R 16/1221).

Henkilö E on kuitenkin esittänyt vastauksena perustelut ajo-oikeuden säilyttämiselle. E työskenteli rikkeen aikana kesätyöntekijänä työpaikassa, jossa hä-

nen tehtäviinsä kuului esimerkiksi tarvikkeiden kuljetusta trukilla sekä tarvittaessa jakeluautolla varaosien ja muiden tarvikkeiden noutamista liikkeistä. Ajo-oikeus on täten E:lle välttämätön, sillä ajokielto tekisi nykyisten työtehtävien hoitamisen mahdottomaksi ja vaikuttaisi lisäksi hänen tulevaisuuden työmahdollisuuksiin (Kymenlaakson KO R 16/1221).

Oikeuskäytäntöä seurattaessa tämän tapauksen törkeys, ja aiemman rikkeen olemassaolo huomioon ottaen tuomio olisi noin kahdeksan kuukauden mittainen ehdoton ajokielto. Käräjäoikeus joutui tapauksessa pohtimaan jälleen kokonaisuutta, ja punnitsemaan tuomiota E:lle aiheutuvan haitan ja teon törkeyden välillä. Lopulta käräjäoikeus kuitenkin päätyi asettamaan rangaistukseksi 6 kuukauden ehdollisen ajokiellon kahden vuoden koeajalla jo kärsityn, noin puolentoista kuukauden mittaisen ja poliisiviranomaisen toimesta asetetun, väliaikaisen ajokiellon lisäksi (Kymenlaakson KO R 16/1221).

Tämä tapaus on ratkaisu 16/1108 tavoin hyvin perinteinen ehdolliseen ajokieltoon päättynyt ratkaisu. Haitat E:lle olisivat ehdottoman ajokiellon seurauksena hyvin merkittävät, ja ne on perusteltu hyvin vakuuttavasti. Tämän lisäksi ottaen huomioon konkreettisen vaaran puute muille ihmisille rikkomuksen seurauksena, käräjäoikeuden päätös on mielestäni tapauksessa hyvin oikeudenmukainen. Edes suhteellisen lyhyen aikaa sitten aiheutettu törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ei vaikuttanut loppujen lopuksi käräjäoikeuden päätökseen, vaikka sitä on melko paljon tapauksen kuvauksen perusteella jouduttukin pohtimaan.

5.4 Rattijuopumus ajokiellon syynä

5.4.1 Valvottu ajo-oikeus

Jos rattijuopumuksesta tuomittua henkilöä ei tuomita vankeusrangaistukseen, ja mitään muita painavia syitä ei ole asian esteenä, käräjäoikeuden on määrittävä rikkeeseen syyllistyneelle henkilölle valvottu ajo-oikeus tämän sitä pyytäessä. Valvottu ajo-oikeus voidaan myöntää vain ehdollisen ajokiellon yhteydessä (Kahri & Reini 2016, 266.)

Valvotussa ajo-oikeudessa olevan henkilön syylistyessä rangaistuksensa aikana uudestaan liikenneriikkomukseen, josta seurauksena kuuluu määrätä ajokieltoa, ei sitä voida määrätä enää uudestaan valvottuna ajokieltona. Valvottu ajo-oikeus voidaan myös peruuttaa käräjäoikeuden toimesta, jos valvottava peruuttaa valvottua ajo-oikeuttaan koskevan pyyntönsä tai jos hän koeajallaan rikkoo hänelle asetettuja rajoituksia tai muulla tavoin laiminlyö ajo-oikeuteen liittyviä velvollisuuksia (Tieliikennelait 2016, 266). Valvottu ei saa myöskään kuljettaa muita, kuin todistetusti alkolukolla varustettuja ajoneuvoja. Myös tämän velvollisuuden laiminlyönti johtaa valvotun ajo-oikeuden peruuttamiseen (Poliisi.fi, Alkolukkoesite.)

Alun perin alkolukolla valvottu ajo-oikeus on otettu käyttöön hallituksen esityksen 15/2005 seurauksena. Tämä on sisältänyt itse valvotun ajo-oikeuden lisäksi myös muut siihen kuuluvat vaatimukset, kuten päihderiippuvuuden arviointiohjelman. Perusteluna hallitus on muutokselle esittänyt halun kokeilla tätä muissa maissa varsin tehokkaaksi todettua keinoa alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta aiheutuvien vaaratilanteiden hillitsemiseksi entisestään. Valvottu ajokielto ei tietenkään itsessään vähennä ensikertalaisten rattijuoppojen määrää, mutta rattijuoppouden uusimisen estämiseksi se on varsin tehokas keino. (Hallituksen esitys 15/2005.)

5.4.2 Korkeimman oikeuden ratkaisu 2009:71

Tässä muutaman vuoden takaisessa Korkeimman oikeuden ratkaisussa pääasiallisena kysymyksenä oli mahdollisuus Henkilö F:n tuomitsemisesta ehdolliseen ajokieltoon valvotulla ajo-oikeudella ehdottoman ajokiellon sijaan. Henkilö F oli 30.7.2008 syylistynyt törkeään rattijuopumukseen, kun hänen uloshengityksestään oli ajon aikana mitattu alkoholia 1,54 milligrammaa litrasa. Tämän lisäksi Henkilö F oli syylistynyt aikaisemmin viiden vuoden sisällä myös toiseen törkeään rattijuopumukseen. Henkilö F oli oman ilmoituksensa mukaan kirvesmies, mutta tapahtuneen rikkeen aikana hän oli työtön (KKO 2009:71).

Asian käsittely alkoi Lohjan käräjäoikeudesta, joka antoi tuomionsa 29.9.2008. Käräjäoikeus totesi, että Henkilö F olisi tieliikenne lain mukaisesti määrättävä vähintään vuoden ajokieltoon, sillä törkeä rattijuopumus oli uusiutunut viiden vuoden sisällä. Lisäksi Henkilö F:n perusteet ehdolliseen ajokieltoon eivät ol-

leet käräjäoikeuden mielestä riittävät, sillä F oli tapauksen aikana työtön. Tästä syystä Lohjan käräjäoikeus tuomitsi Henkilö F:n ehdottomaan ajokieltoon, jonka viimeinen voimassaolopäivä oli 30.4.2010 alkaen tuomion antopäivästä, sekä lisäksi viiden kuukauden mittaisen ehdollisen vankeusrangaistuksen ja oheissakon (KKO 2009:71).

Henkilö F kuitenkin valitti Lohjan käräjäoikeuden päätöksestä Turun hovioikeuteen vaatien ajokiellon muuttamista ehdolliseksi sekä siihen yhdistettyä valvottua ajo-oikeutta. Hovioikeuden lopullinen päätös oli kuitenkin säilyttää käräjäoikeuden tuomio ilman muutoksia. Perusteluina hovioikeus totesi, että Henkilö F:n tarve ajokortille hänen ammatinsa takia ei tässä tapauksessa ole itsessään riittävä syy valvottuun ajo-oikeuteen, varsinkin kun hän tapauksen aikana oli työtön. Henkilö F oli rikkeellään aiheuttanut konkreettista vaaraa muille ihmisille, ja täten ehdollista ajokieltoa, ja samalla alkolukolla valvottua ajo-oikeutta, ei voida myöntää. Hovioikeus ei kuitenkaan ollut asiasta täysin yksimielinen. Kaksi kolmesta asian päättäneestä hovioikeuden jäsenestä oli päättynyt käräjäoikeuden ratkaisun pitämiseen, kun taas yksi heistä olisi suositunut muuttamaan päätöstä Henkilö F:n haluamalla tavalla (KKO 2009:71).

Asian käsittely ei päättynyt vielä tähänkään, sillä F valitti Turun hovioikeuden päätöksestä korkeimpaan oikeuteen samoilla vaatimuksilla, kuin aiemmassa valituksessakin. Korkein oikeus joutui ratkaisussaan pohtimaan ehdollisen ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden suhdetta toisiinsa lainsäädännön kannalta. On muistettava, että valvottu ajo-oikeus ei ole automaattinen lisäseuraamus ehdolliselle ajokiellolle vaan sen vaihtoehto. Valvotun ajo-oikeuden kohdalla voidaan siis huomioda vain lain asettamat esteet, mutta ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisia edellytyksiä ei oteta huomioon. Lain mukaan henkilölle on määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos hän sitä pyytää, eikä asialle ole lainmukaisia esteitä. Korkein oikeus totesi, että tässä tapauksessa ei ole mitään näitä laillisia esteitä valvotun ajo-oikeuden myöntämiselle. Tästä syystä Korkein oikeus muutti Turun hovioikeuden päätöstä siten, että F:lle määrättiin tuomion antopäivästä 14.9.2009 alkaen 30.4.2010 asti ehdollinen ajokielto yhdistettynä alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Koeajan päättymiseksi ehdolliselle ajokiellolle asetettiin 30.10.2010 (KKO 2009:71).

Ehdollisen ajokiellon ja valvotun ajo-oikeuden keskinäistä suhdetta lainsäädännössä on tällaisissa tapauksissa tutkittava hyvin tarkasti. Henkilö F:n pe-

rustelut ajo-oikeuden säilyttämiselle eivät alempien oikeustasojen mukaan olleet riittävät, mutta tämä seikka jäikin enimmäkseen sivuun Korkeimman oikeuden päätöksessä. Kokonaisuuden kannalta olikin siis tässä tapauksessa tärkeämpää, voidaanko tuomitulle määrätä valvottu ajo-oikeus, eikä se, että olivatko perustelut ehdolliseen ajokielttoon tarpeeksi painavat. Tämä siis todistaa sen, että valvottu ajo-oikeus voi tuoda tapauskohtaisesti vielä lisää tulkin-
nanvaraisuutta ajokiellon muodon määrittämiseen.

5.4.3 Alkolukko ja valvottavan velvollisuudet

Rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön ollessa valvotussa ajokiellossa, on hänen ajoneuvoonsa asennettava alkolukko. Ajoneuvo tarkoittaa tässä tapauksessa henkilö- tai pakettiautoa, linja-autoa, kuorma-autoa tai traktoria. Näitä ajoneuvoja voi valvottavalla henkilöllä olla yksi tai useampia käytössään koeajalla, olettaen että kaikkiin niihin on asennettu asianmukainen alkolukko. Käytössä olevat ajoneuvot täytyy alkolukon asentamisen ja poistamisen jälkeen muutoskatsastaa (Tolvanen 2015, 215.)

Laitteena alkolukko on tarkoitukseltaan hyvin yksinkertainen. Valvotun henkilön on ennen ajoneuvon käynnistymistä puhallettava laitteeseen, ja jos hengitysilmasta mitattaessa alkoholia on vähintään 0,1 milligrammaa litrassa, laite estää ajoneuvon käynnistämisen. Käynnistämisen lisäksi alkolukko voi vaatia puhallustestiä myös ajon aikana. Tämä toimii käytännössä siten, että alkolukon on asennettu etukäteen aika, jossa testaus pitää suorittaa. Jos valvottu henkilö ei toteuta puhallusta ajoissa, tai sallittu alkoholipitoisuus ylittyy, ajoneuvon äänimerkki käynnistyy (Poliisi.fi, Alkolukkoesite.)

Valvotussa ajokiellossa olevalla henkilöllä on myös muita velvollisuuksia alkolukon lisäksi. Valvottavalle myönnetään koeajalle erityinen alkolukkoajokortti, jonka saaminen edellyttää alkolukon asentamisen vahvistavan katsastustodistuksen, rekisteröintitodistuksen teknisen osan sekä todistuksen päihderiippuvuuden arviointiohjelman aloittamisesta toimittamista poliisille. Tämä arviointiohjelma on kestoaltaan noin kuusi kuukautta, ja sen suorittaminen on vaatimuksena tavallisen ajokortin takaisin saamiselle. Koeajan ja hyväksytysti suoritettua arviointiohjelman jälkeen alkolukkoajokortti palautetaan poliisille, ja po-

liisi vastavuoroisesti palauttaa henkilön normaalin ajokortin (Tolvanen 2015, 215–216.)

Valvottu ajo-oikeus ei ole halpa vaihtoehto valvottavalle henkilölle. Valvottava joutuu itse vastaamaan kaikista hänelle aiheutuvista kustannuksista (Tolvanen 2015, 216). Jo pelkkä alkolukon vuokraaminen maksaa kuukaudessa noin 110–160 euroa (Poliisi.fi, Alkolukkoesite). Valvottavan henkilön on siis todella harkittava, onko hänelle edes kannattavaa anoa valvottua ajo-oikeutta.

5.4.4 Rattijuopumus Suomessa

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin mukaan julkaisemien tietojen mukaan, ainakin vuonna 2010 tavallisista rattijuopumuksista määrätyistä ajokielloista suurin osa, eli noin 54 % oli kestoaltaan alle 6 kuukautta. Vain 18 % oli yli vuoden mittaisia. Törkeissä rattijuopumustapauksissa rangaistukset ovat ymmärrettävästi keskimäärin kovempia. Näissä tilanteissa ajokieltojen pituudet ovat olleet kestoaltaan yli vuoden 41 % tapauksista (Trafi.fi. 2015.)

Ajokieltojen kesto on Suomessa suhteellisen lyhyt rattijuopumuksen seurauksena verrattuna ainakin moniin muihin Euroopan maihin. Ajokielto on rattijuopumustapauksissa monissa Euroopan maissa vähintään vuoden, ja henkilön uusia rattijuopumusrikoksen, kesto voi todennäköisesti olla 5 vuotta tai pisimmillään jopa ikuinen (Trafi.fi, 2013). Verrattuna Suomeen, ero on siis hyvin merkittävä. Suomessa ajokiellon maksimipituus on kuitenkin vain viisi vuotta, ja käytännöllisesti katsoen tämän mittaisia tuomioita ei rikkomusten seurauksena edes aseteta. Ajokieltojen pituudet asettuvat Suomessa käytännöllisesti katsoen vain maksimipituuden ensimmäiselle puoliskolle (Trafi.fi. 2015.)

5.5 Pohdinnat valvotusta ajo-oikeudesta

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on Suomen kaltaisessa maassa, jossa alkoholi-riippuvaisuus on hyvin yleinen ongelma, äärimmäisen tärkeä ehdollisen ajokiellon vaihtoehto yleisen turvallisuuden kannalta. On paljon epätodennäköisempää, että henkilö ainakaan uusia rattijuopumusrikostaan valvotun ajo-oikeuden aikana, sillä alkolukko estää kokonaan oman ajoneuvon käytön alkoholin vaikutuksen alaisena. Aina on tietenkin mahdollista, että päihtynyt

henkilö voi kuljettaa muutakin kuin omaa autoaan humaltuneena, mutta tällaiset tilanteet ovat monilta osin epätodennäköisempiä. Esteenä näissä tapauksissa on lisäksi kuitenkin se, että toisen henkilön pitäisi antaa juopuneelle käyttöön oma ajoneuvonsa, mitä taas moni täydessä ymmärryksessä oleva henkilö ei tietenkään tee.

Alkolukko voi tuntua monen valvotussa ajokiellossa olevan henkilön mielestä turhulta, ja jopa nololta. Mielestäni alkolukko ei kuitenkaan ole asia, jota tuomitun kannattaa hävetä, vaan enemmänkin olla tyytyväinen, että hänelle annetaan edelleen mahdollisuus ajoneuvon kuljettamiseen vakavahkon liikenneteroituksen jälkeen. Ilmeisesti suhtautuminen onkin muuttunut vuosien varrella, sillä syyttäjä Matti Päivärinnan mukaan ainakin Kymenlaakson alueella liikenneteroituksista tuomitut ihmiset ovat olleet halukkaampia hyväksymään valvotun ajokielon ehdottoman ajokielon ollessa vaihtoehtona. Alkolukon ottaminen omaan ajoneuvoon ei ole aivan halpa vaihtoehto, mutta tekemistään rikkeistä on kärsittävä seuraukset, ja ainakin se tarjoaa asianomaiselle mahdollisuuden jatkaa arkielämäänsä täysin normaalisti, ainakin paikasta toiseen liikkumisen osalta.

6 LOPPUPÄÄTELMÄT

6.1 Johtopäätökset

Tutkimuksen alussa en todellakaan tiennyt juuri mitään ehdollisesta ajokiellosta ja siihen liittyvistä oikeudellisista periaatteista. Jokin aika ennen tutkimuksen aiheen pohtimista en edes ollut täysin tietoinen koko ehdollisen ajokiellon olemassaolosta. Nyt tutkimuksen valmistuttua voi hyvin todeta, että ehdollinen ajokielto kaikkine muotoineen on yllättävänkin merkityksellinen ja lisäksi nykyisessä muodossaan hyvin toimiva, rangaistusmuoto Suomessa.

Ehdollinen ajokielto voi ensi kuulemalla kuulostaa ehdollisen vankeustuomion kaltaisesti rangaistukselta, joka ei todellisuudessa ole edes mikään konkreettinen rangaistus, sillä rikoksen tehnyt henkilö voi jatkaa normaalia elämäänsä käytännössä täysin kuten aiemminkin. Monilta osin tämä tietysti on tottakin. Ehdollinen ajokielto ei estä henkilön ajoneuvoilla ajamista, aivan samalla tavalla kuin ehdollinen vankeustuomio ei todellisuudessa ole itsessään vankeustuomio. Molemmat ovat kuitenkin omilla tahoillaan tehokas keino, ainakin monien ihmisten kohdalla, hillitä rikkeiden tekemistä tulevaisuudessa.

Ehdollinen ajokielto on lisäksi edelleenkin hyvin harvinainen rangaistusmuoto verrattuna kaikkiin annettujen ajokieltojen määrään. Jos vuosittain noin muutama sata henkilöä saa ehdollisen ajokiellon tai heille myönnetään valvottu ajo-oikeus, ja kaikkiaan ajokieltoja eri muodoissa määrätään reilu 15000, niin silloin selvästi suurin osa tuomituista kärsii kuitenkin edelleen ehdottomana. Näin asian tietysti täytyy ollakin, jotta järjestelmä toimisi tarkoituksensa mukaisesti.

Suuri syy suhteessa vähäiselle ehdollisten ajokieltojen määrälle on tietenkin tiukkoina pysyneet vaatimukset siihen määrittämiseen. Läheskään kaikki työt eivät varsinaisesti vaadi ajokorttia, ja taas vastaavasti muiden kuin työhön liittyvien syiden täytyy olla hyvin painavia, jotta ehdollinen ajokielto voidaan määrätä. Näitä tilanteita ei luonnollisestikaan tule vastaan kovin usein ajokiellon ollessa harkittuna rangaistuksena.

Otanta on toki suhteellisen suppea, mutta tutkimissani Kymenlaakson käräjä-oikeuden tapauksissa on kuitenkin huomattavissa pari mielenkiintoista seikkaa. Ensimmäinen, ja samalla myös mielestäni tärkein, on tietyn tasoinen harkinnanvaraisuus ehdollista ajokieltoa määrättäessä. Tämä koskee erityisesti henkilön tekemän rikkeen vaarallisuutta muille ihmisille. Joissain tapauksissa aiheutettu vaara on tietenkin hyvin selkeä, mutta vastaavasti taas jotkut tapaukset vaativat tarkempaa kokonaisuuden tutkimista vaarallisuuden arvioimiseksi.

Toinen tutkimistani tapauksista hyvin mieleen jäänyt yksityiskohta on ratkaisun 16/838 päätös. Normaalisti käytännöstä poiketen törkeään liikennერიკkomukseen syyllistynyt henkilö tuomittiin ratkaisussa ehdolliseen ajokieltoon, vaikka hänellä ei ollut mitään päteviä perusteluita ajokortin säilyttämiselle. Tämä on tietenkin vain yksittäinen tapaus, johon on turha takertua liikaa, mutta joka tapauksessa se todistaa entisestään sitä, että ehdollisen ajokiellon määräämiseen liittyy melko paljon harkinnanvaraisuutta tapauksesta riippuen.

Onko sitten hyvä asia, että vaatimukset ehdolliseen ajokieltoon ovat yleisesti ottaen niin kovat, ja tämän seurauksena niitä asetetaan melko vähän? Minun mielestäni vastaus tähän kysymykseen on ehdottomasti kyllä. Ehdollinen ajokielto on kaikesta huolimatta tarkoitettu rangaistukseksi. Jos perustelut sen saamiseen olisivat kovin kevyet, seurauksena voisi hyvinkin olla merkittävä lisääntyminen turvattomuudelle liikenteessä. Kaikista törkeimmät, muiden ihmisten turvallisuutta selkeästi vaarantavat, rikkeet liikenteessä ansaitsevat myös tuntuvamman rangaistuksen. Nykyinen melko tiukka käytäntö mahdollistaa sen, että oikeasti ajo-oikeuttaan tarvitsevat saavat mahdollisuuden jatkaa ajoneuvojen kuljettamista tarkempaa huolellisuutta noudattaen, mutta muut törkeitä liikennერიკkomuksia tekevät henkilöt joutuvat kärsimään rangaistuksensa.

6.2 Haasteet tutkimustyössä

Ehdottomasti suurin haaste tutkimusta toteutettaessa oli löytää riittävästi monipuolista tietoa ehdollisesta ajokiellosta tukemaan tutkimustyötä. Jos mukaan otetaan kaikki eri ajokieltojen muodot, niin tietoa löytyy toki paljon enemmän. Tutkimuksessa kuitenkin oli tarkoituksena pääasiallisesti tarkastella juuri eh-

dollista ajokieltoa sekä siihen vaadittuja edellytyksiä, jotka ovat yksinkertaistettuina periaatteiltaan hyvin selkeitä. Tutkimuksen edetessä sekä asettamieni tavoitteideni selventyessä, onnistuin kuitenkin mielestäni keräämään melko laajalti teoriapohjaa tukemaan tutkimusta.

Tietämättömyyteni ehdollisen ajokiellon periaatteista ennen tutkimuksen aloittamista ei onneksi muodostunut kovinkaan suureksi haasteeksi. Tarkalla tutustumisella aiheeseen sain melko nopeasti kuvan yleisistä periaatteista, jotka kuuluvat ehdolliseen ajokieltoon ja siihen määrittämiseen.

6.3 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi

Olen pyrkinyt valitsemaan tutkimukseen mahdollisimman juridisesti päteviä lähteitä, sillä tutkimuksen aihe on itsessään hyvin lakilähtöinen. Nettisivuista esimerkiksi Suomen poliisin sekä tilastokeskuksen internetsivut ovat hyvin suurella todennäköisyydellä juuri tällaisia lähteitä. Kirjallisuudesta mukaan on valikoitunut muutama täysin lakiteksteihin pohjautuva kirja sekä myös aiheeseen perehtyneiden asiantuntijoiden kirjoja. Tutkimuksen tietoperusta on siis mahdollisimman luotettavista lähteistä kerätty, ja täten täysin faktoihin perustuva.

Juridisesti luotettavien lähteiden lisäksi mukana on tietenkin myös omia pohdintojani tutkimuksen aiheesta. Oma kokemukseni aiheesta oli valitettavasti hyvin vähäinen ennen tätä kyseistä tutkimusta, joten en todellakaan voi kutsua itseäni asiantuntijaksi valitsemassani aiheessa. Tästä huolimatta olen kuitenkin pyrkinyt tuomaan esille myös omaa ääntäni tutkimuksessa sopivissa kohdissa, ja tietenkin lopuksi sitomalla kaiken saamani tiedon yhteen loppupäätelmissä.

Tutkimuksessa käytetyt tapaukset on saatu Kymenlaakson käräjäoikeuden tietokannasta, ja tarkasteltavaksi on valikoitunut tapauksia, joissa käräjäoikeus on päättänyt tuomitsemaan rangaistukseksi ehdollisen ajokiellon. Mukaan ei siis ole otettu ratkaisuja, joissa käräjäoikeus ei ole katsonut ehdolliseen ajokieltoon vaadittujen perustelujen täyttyvän. Nämä käytetyt tapaukset ovat tietenkin vain osa Kymenlaakson käräjäoikeudessa ehdolliseen ajokieltoon johdaneista ratkaisuista. Käräjäoikeuden etsiessä tietokannastaan ratkaisuja ha-

kusanalla ehdollinen ajokielto tietokanta tuo esille kaikki ajokieltoon liittyneet tapaukset. Kaikkien mahdollisten ehdollisen ajokiellon johtaneiden tapausten etsimiseen menisi siis kohtuuttoman paljon aikaa, ja täten otanta on hieman suppeampi. En näe kuitenkaan tapausten suhteellisen vähäisen määrän vaikuttavan juurikaan tutkimuksen lopputulokseen. Jo näissä muutamassa tapauksessa voidaan huomata yleiset periaatteet ehdollisen ajokiellon määräämiseen, ja jo näinkin pienestä otannasta on myös huomioitavissa muutamia hieman poikkeuksellisempia seikkoja aiheeseen liittyen.

LÄHTEET

Ajokorttilaki, 29.4.2011/386. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386#L7P64> [viitattu 14.10.2016].

Alioikeuksissa tuomittujen määrä väheni vuonna 2010. 2011. Tilastokeskus.

Saatavissa: http://tilastokeskus.fi/til/syyttr/2010/syyttr_2010_2011-11-30_tie_001_fi.html [viitattu 9.11.2016].

Alasuutari, Pertti. 2011. Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere: Vastapaino.

Frände, D., Matikkala, J., Tapani, J., Tolvanen, M., Viljanen, P. & Wahlberg, M. 2010. Keskeiset rikokset. Helsinki: Edita.

Hallituksen esitys 15/2005.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Kahri, K. & Reini, M. 2016. Tieliikennelait 2016. Helsinki: Talentum.

Katsaus rangaistuksiin 2015. 2016. Tilastokeskus. Saatavissa:

http://www.stat.fi/til/syyttr/2015/syyttr_2015_2016-09-30_kat_001_fi.html [viitattu 5.11.2016].

Korkeimman oikeuden ratkaisu 2004:14. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2004/20040014>.

Korkeimman oikeuden ratkaisu 2009:71. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2009/20090071>.

Kymenlaakson KO R 16/838

Kymenlaakson KO R 16/1108

Kymenlaakson KO R 16/1215

Kymenlaakson KO R 16/1221

Päivärinta, M. Syyttäjä. Haastattelu. 7.11.2016.

Oikeus.fi. 2016. Kymenlaakson käräjäoikeus. Saatavissa:
<https://oikeus.fi/karajaoikeudet/kymenlaaksonkarajaoikeus/fi/> [viitattu 4.11.2016].

Poliisi.fi. Alkolukkoesite. Saatavissa:
https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructu-re/14771_alkolukkoesite_suomi_muokattu2.pdf?a52be65a4d2ad288 [viitattu 14.10.2016].

Poliisi.fi. Huumeiden käytön valvonta. Saatavissa:
https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/huumeiden_kayton_valvonta [viitattu 14.10.2016].

Poliisi.fi. Päihteiden käytön valvonta. Saatavissa:
https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/paihteiden_kayton_valvonta [viitattu 14.10.2016].

Rikoslaki, 19.12.1889/39. Saatavissa:
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001> [viitattu 14.10.2016].

Tolvanen, M. 2015 Tieliikenteen käsikirja 2015. Helsinki: Edita.

Trafi.fi. 2013. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus. Saatavissa:
http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2013_julkaisut/alkolukolla_valvotun_ajo-oikeuden_toimivuus_ja_vaikuttavuus [viitattu 1.11.2016].

Trafi.fi. 2013. Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä. Saatavissa:
http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2013_julkaisut/alkoholirattijuopumus_tieliikenteessa_ja_juopumuksen_yleisyys_muissa_liikennemuodoissa [viitattu 1.11.2016].

Trafi.fi. 2015. Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Saatavissa:
http://www.trafi.fi/filebank/a/1425477584/7ed9b48f7b2b359f3c2a45a73fc00f0e/17025-Trafin_julkaisu_1-2015.pdf [viitattu 1.11.2016].